Numéro 1
Septembre 2021

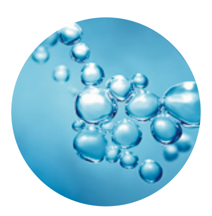
SO Territoires

La transition énergétique dans les territoires avec GRTgaz



grtgaz.com

Transport d'hydrogène



Pour imaginer le réseau de transport d'hydrogène de demain, une consultation nationale et régionale a été lancée en juin 2021 par GRTgaz et Teréga auprès des acteurs français de l'hydrogène bas carbone et renouvelable.

Valoriser les déchets humides



GRTgaz a initié un groupe de travail sur la gazéification hydrothermale pour accompagner les collectivités locales dans la production de gaz renouvelables à partir de déchets humides.

Une station GNV pleine d'atouts !



Cap sur la station GNV de Gennevilliers ! Inaugurée le 11 février dernier, c'est la première station publique raccordée au réseau de transport de gaz et la plus grande station d'avitaillement en GNV et bioGNV de France.

Mobilité : le gaz gagne du terrain !

édito

Thierry Trouvé
Directeur général de GRTgaz

Gaz et gaz renouvelables, des sujets stratégiques pour les territoires!

Partout en France, dans des domaines aussi divers que l'agriculture, l'industrie, la mobilité ou la valorisation des déchets, le gaz et les gaz renouvelables offrent des solutions concrètes pour accélérer la transition écologique de notre société. Des solutions qui intéressent de plus en plus les territoires dans le cadre de leur politique énergétique. C'est pour vous informer sur l'apport des gaz renouvelables dans nos régions que nous avons créé *soTerritoires*. Dans ce premier numéro, nous parlerons de la méthanisation, de la montée en puissance de la mobilité au GNV et du développement de l'hydrogène.
Très bonne lecture!

soTerritoires est une publication de GRTgaz.
Siège social: 6, rue Raoul-Norling, 92270 Bois-Colombes
Tél.: 01 55 66 40 00

Vos contacts en territoires:
• Territoire Nord Est: Thierry Daniel
• Territoire Centre Atlantique: Amaury Mazon
• Territoire Val de Seine: Frédéric Moulin
• Territoire Rhône Méditerranée: Georges Seimandi
Directrice de la publication:
Catherine Brun, secrétaire générale de GRTgaz

Conception et réalisation: iciBarbès www.icibarbes.com
Crédits photos de la couverture: Getty Images/iStockphoto/Milos-Muller, Getty Images/The Burtons
Impression: Imprimerie Solidaire

En régions

Toute l'actualité

Panorama du gaz renouvelable

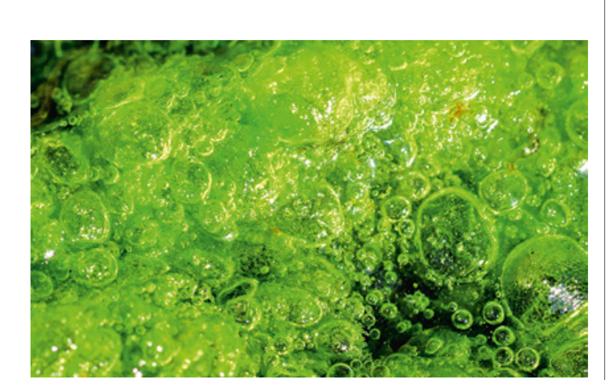
Une édition 2020 riche en enseignements





Publiée par GRTgaz, GRDF, le SPEGNN, le SER et Teréga, la sixième édition du *Panorama du gaz renouvelable* est parue. Riche en informations, très pédagogique, elle dresse l'état des lieux de la filière du biométhane en 2020, une filière en plein essor. Un document de référence, à consulter sans modération pour tout savoir sur l'injection de biométhane dans le réseau de gaz, y compris à l'échelle régionale.

DÉCOUVREZ L'INTÉGRALITÉ DU PANORAMA SUR:
www.grtgaz.com > Médias > Publications



Méthanisation

Du biométhane à base de microalgues



Initié en 2018 par GRTgaz avec l'appui des écoles UniLaSalle et UTC, le soutien de la région Hauts-de-France et des communes de Beauvais, Creil et Compiègne, le projet Algues4biométhane devrait se concrétiser à l'automne prochain avec l'inauguration d'une plateforme expérimentale. Objectif: réaliser une boucle complète entre deux technologies innovantes de production de microalgues et une installation de méthanisation. La biomasse algale sera convertie en biométhane, et les résidus de la méthanisation, le CO_2 et les nutriments contenus dans les digestats seront valorisés pour nourrir les microalgues.

Gaz renouvelables issus de déchets solides

Deux projets innovants se préparent à injecter dans le réseau



Votée en 2019, la loi Énergie-Climat a donné aux producteurs de gaz renouvelables, d'hydrogène bas carbone et de gaz de récupération un droit d'injection dans les réseaux de transport et de distribution de gaz. Afin que ce droit puisse être exercé en toute sécurité, la réglementation doit être adaptée. Dans l'intervalle, la CRE* octroie temporairement, à titre expérimental, des autorisations d'accès dérogatoires aux réseaux pour développer des projets innovants de transition énergétique. Neuf projets ont ainsi été validés. Sept portent sur l'injection de méthane de synthèse dans le réseau de GRDF. Pour cinq d'entre eux, le méthane sera produit par la conversion d'électricité et de CO_2 en méthane. Les deux autres reposent sur la pyrogazéification, un procédé qui consiste à chauffer des résidus solides à très haute température avec peu ou pas d'oxygène, afin de produire du méthane. Pour le projet porté par Hymoov, à Montoir-de-Bretagne (44), des déchets de bois seront ainsi recyclés et, dans celui de QAIROS Energies à Trangé (72), il s'agira de chanvre, une culture intermédiaire utilisée par les agriculteurs pour protéger les parcelles entre deux cultures destinées à la vente. De quoi faire avancer la cause d'une nouvelle filière au service du «verdissement» du gaz et de l'économie circulaire.

* Commission de régulation de l'énergie.

© GRTgaz/Franck Camuzat; GRTgaz; Getty Images/EyeEm; Getty Images/Andra Boda/EyeEm

Hydrogène

Un maillage territorial renforcé pour France Hydrogène



Afin d'accompagner le développement de la filière hydrogène, l'association France Hydrogène, dont GRTgaz est membre, veut agir au plus près du terrain en se dotant de 12 délégations régionales. Leurs missions? Animer et structurer la filière dans les territoires en tenant compte des spécificités locales, soutenir et fédérer les initiatives, et créer des ponts entre les intervenants pour faire naître de nouveaux projets.

TOUT SAVOIR SUR FRANCE HYDROGÈNE:
www.afhypac.org

Gaz renouvelables issus de déchets humides

27 partenaires à l'œuvre



Un groupe de travail réunissant 27 partenaires (sociétés de traitement d'eau, équipementiers, développeurs, bureaux d'études, etc.) a été initié par GRTgaz afin d'accompagner les collectivités dans la production de gaz renouvelables à partir de déchets humides et construire ainsi un cadre national pour cette filière appelée «gazéification hydrothermale». Très propre (elle n'engendre pas de polluants atmosphériques), cette nouvelle technologie permet de produire du gaz renouvelable, dans une logique d'économie circulaire, à partir de déchets et de résidus de biomasse humide, en récupérant dans un même temps de l'eau ainsi que des sels minéraux et de l'azote pouvant être valorisés en fertilisants. De premiers projets industriels sont attendus en 2025. Le groupe de travail contribuera ainsi à enrichir la transition énergétique des territoires et facilitera la valorisation locale d'effluents organiques tels que les boues des stations d'épuration.



Partenariat

GRTgaz, partenaire de la CCI Aix-Marseille-Provence



Début 2021, GRTgaz et la CCI métropolitaine Aix-Marseille-Provence (CCIAMP) ont signé une convention de partenariat comprenant cinq axes de travail. Ensemble, les deux acteurs vont valoriser l'innovation dans le territoire, promouvoir auprès des entreprises locales le challenge annuel de l'Open Innovation Factory de GRTgaz et travailler au développement du Smart Port, la zone industrialo-portuaire intelligente de Fos-sur-Mer. GRTgaz devient également membre de la plateforme Metropolitan Business Act, créée par la CCI pour favoriser les achats et les relations entre entreprises métropolitaines. GRTgaz s'engage dans deux initiatives de son partenaire en faveur de la formation et de l'inclusion économique: Tandem – le Hub du Mentorat, qui facilite la mise en place d'actions de parrainage vers un public en difficulté, et l'Instagram des métiers, qui promeut la variété et la réalité des métiers auprès de la jeune génération en s'appuyant sur les réseaux sociaux. *«Ce partenariat permettra à la fois d'accroître l'innovation de nos entreprises, de favoriser l'achat local et de développer l'emploi et la formation»,* conclut Jean-Luc Chauvin, président de la CCIAMP.

© M. Fischer/Paul Scherrer Institut 2020;Getty Images/Steve Lorillere; Philippe Dureuil; Getty Images/Brand New Images

Méthanisation

Un site pour accompagner les projets «à la ferme»



L'adresse à retenir par les exploitants agricoles qui veulent concrétiser leur projet de méthanisation? www.toolbox-methanisation.fr. Cette boîte à outils numérique a été lancée par la Banque des territoires avec l'appui de la Plateforme européenne de conseil en investissement de la Commission européenne et la Banque européenne d'investissement. Accessible depuis le 26 février, elle leur apporte un soutien concret et ciblé pour optimiser le montage de projets de méthanisation au niveau local.



Smart Grid

Une démarche qui se structure dans le Grand Est



Un comité de pilotage Smart Grid, auquel est associé GRTgaz, a été mis en place par la région Grand Est. Sa vocation? Coordonner une réflexion collective sur les réseaux de transport intelligents au service du développement énergétique. Six groupes de travail thématiques ont ainsi été créés. Le dernier, lancé le 21 janvier 2021, étudie comment les technologies numériques pourraient accroître la complémentarité entre le gaz et l'électricité. Une démarche novatrice prometteuse…



groupes de travail créés en région Grand Est par le comité de pilotage Smart Grid s'intéressent aux réseaux de transport intelligents tournés vers le développement énergétique.

Biométhane

Des sites de rebours pour optimiser la production



Avec l'essor du biométhane apparaissent en France des points de saturation où la production est supérieure à la consommation locale. Pour lever cette limite liée à la capacité du réseau de distribution, GRTgaz a installé ses premiers sites de rebours. Leur rôle : comprimer le gaz en excès dans les zones de distribution locale et le rediriger vers le réseau de transport qu'il puisse être envoyé dans des zones de consommation plus éloignées ou les stockages. Les acteurs territoriaux savent ainsi que tout le gaz produit sur place sera valorisé, ce qui sécurise le développement de nouveaux projets. Quatre sites de rebours sont déjà en service en France et 20 autres sont à l'étude.

RETROUVEZ NOTRE VIDÉO
"Le rebours, une nouvelle solution pour développer le gaz renouvelable" sur www.youtube.com



Méthanisation

Prométha, cercle francilien de la méthanisation



Afin d'accompagner l'essor et la structuration de la filière de la méthanisation en Île-de-France, plusieurs acteurs territoriaux, dont GRTgaz, ont uni leurs forces au sein de Prométha. Ce cercle régional entend conforter la dynamique de la méthanisation en accompagnant les porteurs de projets, en développant l'information du grand public et en favorisant les échanges stratégiques. Le 8 mars 2021 s'est tenu le premier webinaire de Prométha. Objectifs : dresser et partager l'état des lieux, les enjeux et les perspectives de la méthanisation dans la région francilienne. Fort de son succès, le cercle a organisé un second webinaire le 25 mai dernier sur les clefs de l'appropriation locale. D'autres devraient suivre, par exemple sur la culture des CIVE*. Le cercle Prométha vient compléter les nombreuses initiatives qui existent dans les différentes régions de France : Méthan-Action en Nouvelle-Aquitaine, Pacte Biogazier en Bretagne, CORBI dans les Hauts-de-France.

* Cultures intermédiaires à vocation énergétique.

RETROUVEZ LES WEBINAIRES PROMÉTHA EN REPLAY SUR:
www.arec-idf.fr/prometha/la-filiere-francilienne/actualites
- 8 mars – Méthanisation en Île-de-France : état des lieux, enjeux et perspectives
- 25 mai – Méthanisation et territoires franciliens : les clefs de l'appropriation locale

Transport d'hydrogène

Une consultation nationale et régionale pour planifier le futur réseau H_2



GRTgaz a lancé en juin 2021 une consultation nationale et régionale avec Teréga auprès de tous les acteurs du marché français de l'hydrogène bas carbone et renouvelable. Acteurs publics et institutionnels nationaux mais aussi territoriaux, associations, syndicats, unions professionnelles, producteurs, fournisseurs, opérateurs d'infrastructures… Tous ont été invités à répondre à un questionnaire en ligne. Objectifs : recueillir leurs attentes et leurs besoins afin d'imaginer le réseau national de transport d'hydrogène de demain et accompagner ainsi le développement de la filière dans les territoires. De nombreux points ont été abordés, de la vision du marché de l'hydrogène à la stratégie de décarbonation des parties prenantes, en passant, bien sûr, par leurs besoins de transport et de stockage. GRTgaz est à la disposition des territoires pour des échanges approfondis. Une véritable opportunité pour les régions de participer à la structuration d'une filière hydrogène innovante et pionnière. Prochaine étape : la restitution, fin 2021, d'une première planification du réseau hydrogène bas carbone et renouvelable. Indispensable pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 !

TOUT SAVOIR SUR LA CONSULTATION:
www.grtgaz.com > Nos actions > Gaz renouvelables et économie circulaire





Transport fluvial

AviCAFE accélère la transition écologique fluviale



Renforcer la compétitivité écologique du transport fluvial : tel est l'objectif de l'étude sur l'avitaillement en carburants à faible émission (AviCAFE) lancée par GRTgaz, Voies navigables de France, la Banque des territoires et HAROPA Port. Les quatre partenaires vont réunir leurs compétences pour que les bateaux qui naviguent sur le bassin de la Seine puissent, à terme, accéder à une offre de carburants respectueux de l'environnement et alternatifs au diesel. Soutenue par l'État, l'Ademe, la région Normandie et la région Île-de-France, l'étude vise à identifier les solutions les plus pertinentes (gaz naturel, hydrogène, électricité…) pour les différents usages du fleuve, puis à définir une stratégie de déploiement de l'offre d'avitaillement. Les premiers résultats sont attendus mi-2022.

Méthanisation

Dialoguer pour favoriser l'acceptabilité des projets



En 2021, afin de renforcer l'appropriation locale des projets de méthanisation, un groupe de travail a été créé au sein du comité stratégique de filière (CSF) « Nouveaux systèmes énergétiques ». Énergéticiens, collectivités territoriales, chambres d'agriculture, ONG… Tous les acteurs concernés y sont réunis. Lieu d'échange et de partage d'expériences sur les dispositifs en place, il vise à mieux comprendre l'environnement sociétal des porteurs de projets, à favoriser la diffusion de bonnes pratiques de concertation et à valoriser les apports de la méthanisation. Sur le terrain, le sujet est également déployé : en Auvergne-Rhône-Alpes, la DREAL, l'agence AURA-EE et GRTgaz terminent un diagnostic et des préconisations régionaux qui permettront de mieux accompagner les porteurs de projets pour une meilleure appropriation locale des installations de méthanisation.

DÉCOUVRIR LE COMITÉ STRATÉGIQUE DE FILIÈRE:
www.systemesenergetiques.org

1,8
TWh de gaz renouvelables ont été injectés dans le réseau de gaz français entre le 1er janvier et le 30 juin 2021.

283
unités de méthanisation étaient raccordées dans nos territoires aux réseaux gaziers français au 30 juin 2021.

La rencontre

Mobilité : le gaz gagne du terrain !

Le développement de la mobilité au GNV et au bioGNV s'accélère partout en France. Qu'est-ce qui explique cette dynamique de croissance ? Comment se concrétise-t-elle dans les territoires et quelles perspectives ouvre-t-elle pour les prochaines années ? Éléments de réponse avec Jean Terrier, responsable du secteur Mobilité chez GRTgaz.

Le développement de la mobilité au gaz s'est profondément accéléré ces trois dernières années, particulièrement en 2020. La principale raison : un nombre croissant de véhicules lourds roulant au GNV et au bioGNV. En deux ans, la part de marché (PdM) des bus neufs roulant au GNV a plus que doublé. Pour la première fois, en 2020, le GNV était leader sur le marché du bus neuf (35,2 % de PdM), devant le gazole (31 %). Quant au nombre de points d'avitaillement en service, après avoir enregistré des hausses annuelles de 30 %, il devrait augmenter de 40 % à 45 % en 2021, avec en fin d'année plus de 250 points d'avitaillement GNV et bioGNV en service.

Une dynamique générale

Cette dynamique concerne l'ensemble du pays, même si certaines zones sont particulièrement volontaristes. *« La Bretagne a déjà bien maillé son territoire,* illustre Jean Terrier. *Et elle* …



Jean Terrier
Responsable du secteur Mobilité chez GRTgaz



GRTgaz accompagne les régions dans la mise en place de schémas directeurs de la mobilité au GNV et au bioGNV. Nous l'avons fait avec les Hauts-de-France, par exemple, qui prévoient la création de dix stations d'avitaillement dans les trois prochaines années. »

… *continue à le faire, en particulier sous l'impulsion des quatre syndicats départementaux d'énergie, qui coordonnent leur action au sein du Pôle énergie Bretagne. Chaque syndicat a mis en place sa société d'économie mixte (SEM) pour créer des stations GNV. On en comptabilise 12 aujourd'hui, il y en aura 23 dans un an.»*

Et la Bretagne n'est pas la seule à passer à la vitesse supérieure. En Nouvelle-Aquitaine, par exemple, la flotte de cars interurbains intègre progressivement de nouveaux véhicules circulant au GNV: il y en aura 114 de plus fin 2021. Une accélération qui concerne aussi l'Île-de-France. Selon Île-de-France Mobilités, 75% des bus et cars circuleront au bioGNV en 2030. Dès 2025, la moitié des nouveaux bus RATP mis en service circuleront au bioGNV. Lille, Le Havre et le département du Rhône ne sont pas non plus en reste: la première comptera 55 bus roulant au gaz très prochainement, la seconde d'ici à 2025, quant au troisième, il mettra en service 130 bus au GNV avant 2022.

Six atouts qui font la différence

Il est vrai que le gaz ne manque pas d'avantages pour s'imposer sur le marché de la mobilité. *«Son utilisation est un levier de décarbonation, qui entraîne par rapport au diesel des diminutions d'environ 15% des émissions de CO_2 pour le GNV et de 80% pour le bioGNV»,* souligne Jean Terrier. Reconnu Crit'air 1, le GNV est également un bon choix pour la qualité de l'air puisqu'il se traduit – toujours par rapport au diesel – par une baisse de 40% à 70% des émissions de NOx (oxydes d'azote)* et par une réduction de 95% des particules fines. C'est aussi le premier carburant alternatif pour le transport de marchandises.

«Pour l'instant, l'offre de poids lourds électriques est très limitée, et les versions à hydrogène tardent à voir le jour. Il y a certes des poids lourds qui roulent aux biocarburants, mais ceux-ci n'ont pas les mêmes vertus que le gaz pour la qualité de l'air», explique Jean Terrier. S'ajoutent à cela deux avantages: le gaz est moins cher que les carburants traditionnels et il offre une grande autonomie, pour le transport de marchandises comme de voyageurs. Le bioGNV présente en plus l'intérêt pour les territoires de permettre la mise en place d'une boucle vertueuse d'économie circulaire: le gaz consommé est produit localement à partir de la méthanisation de déchets organiques comme les déchets agricoles.

Un contexte porteur

Ces atouts prennent une importance accrue dans le contexte actuel, marqué par la montée en puissance des enjeux sociétaux. *«Si, comme le prévoit le projet de loi dit "Climat-Résilience", toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants deviennent des zones à faibles émissions d'ici à 2025, le GNV fera figure de solution incontournable»,* précise Jean Terrier. Une solution déjà plébiscitée par les pouvoirs publics: la programmation pluriannuelle de l'énergie annonce à l'horizon 2028 près de 54 000 poids lourds roulant au GNV et jusqu'à 850 stations GNV en service. *«Si on vise la massification, il serait logique que cela se traduise dans la loi par des mesures incitatives»,* conclut Jean Terrier.

* Sources:
- Rapport du projet Équilibre publié en mai 2018, www.projetequilibre.fr
- Étude sur les émissions de polluants de l'air des bus en conditions réelles d'exploitation, Airparif et Île-de-France Mobilités, janvier 2021, www.airparif.asso.fr



Classé Crit'air 1, le GNV permet de rouler dans les zones à faibles émissions, dont le nombre va passer de trois actuellement à près de 45 en 2025. En 2024, les véhicules diesel, même les plus récents, seront bannis de la ZFE de l'agglomération parisienne.»

Jean Terrier

26 626

véhicules roulaient au GNV en France en mai 2021*.

211

points d'avitaillement publics en GNV étaient en service en France en juin 2021*.

* Source: portail Open Data de l'AFGNV.



L'expert



Laurent Pidoux

Directeur général des services à la communauté urbaine de Dunkerque (CUD)

Pourquoi la CUD a-t-elle choisi de faire rouler ses bus au GNV?

La CUD a entamé dès 1998 une réflexion sur le sujet pour répondre aux enjeux environnementaux. Elle a d'abord décidé de convertir 50% de sa flotte, tout en maintenant la diversité énergétique de son parc. Cet objectif a été atteint en 2007. En 2015, nous avons décidé d'aller plus loin en convertissant 100% de la flotte des bus urbains et en passant au bioGNV pour accentuer la décarbonation. Nous avions vu monter en puissance les problématiques écologiques et sanitaires liées à la pollution de l'air, qui ont une résonance particulière dans notre région, dont l'histoire est liée à l'industrie lourde.

Avez-vous rencontré des difficultés?

Bien sûr, les premières étant dues au caractère pionnier de la démarche. Au départ, l'offre de véhicules était très limitée, par exemple. Le montant des investissements a également été une difficulté, d'autant plus qu'il a fallu adapter nos dépôts couverts et stations de maintenance pour garantir la sécurité. C'est d'ailleurs pour optimiser les rendements que nous avons mis un terrain à la disposition d'un prestataire spécialisé, auquel notre délégataire de transport achète le gaz, pour créer une station d'avitaillement.

Où en êtes-vous aujourd'hui?

Mi-2021, 80% des bus urbains de la CUD roulaient au bioGNV, soit près de 70% de la flotte totale. Cette évolution est appréciée par la population et elle nous a permis de diminuer de 65% nos émissions de CO_2 provenant des bus.



C'est maintenant qu'il faut agir pour développer une diversité de solutions de mobilité durable!»

Tribune cosignée par un collectif d'associations, d'élus et d'organisations dont GRTgaz, dans *Le Monde*, le 23 juillet 2021, pour soutenir la filière GNV et bioGNV.

LIRE LA TRIBUNE: www.grtgaz.com > Médias > Actualités



Houtch Transports a converti une cinquantaine de ses poids lourds au GNV et a équipé deux de ses sites de stations GNV.

En lumière

LES CAMIONS OUVRENT LA VOIE

En France comme en Europe, la croissance de la mobilité au gaz est notamment portée par le transport routier de marchandises.

La lutte contre le réchauffement climatique, de même que les attentes sociétales vis-à-vis de la préservation de l'environnement et d'une meilleure qualité de vie, condamne à terme l'usage du diesel. De plus en plus d'entreprises de transport préfèrent anticiper cette évolution en entamant dès à présent leur transition énergétique. Or, à ce jour, comme le relève Jean Terrier, *«le meilleur carburant alternatif en termes de compétitivité, d'émissions polluantes, d'autonomie et de facilité d'exploitation, c'est le gaz».* Ou plutôt les gaz, puisque, à côté du GNV, le bioGNV, sa version renouvelable, fait une percée remarquée sur le marché. En 2020, le bioGNV a représenté 17,5% des consommations de gaz pour la mobilité en France. Les prévisions de croissance pour la production de biométhane laissent présager une augmentation forte de ce taux dans les années à venir.

Des aides locales à l'achat de véhicules

Si l'approvisionnement en GNV est économique par rapport au diesel, convertir leur flotte suppose néanmoins pour les transporteurs un investissement de départ plus important. Les camions GNV sont en effet de 20% à 30% plus chers, selon les constructeurs, que leurs équivalents diesel. *«Pour les inciter à sauter le pas, en plus de dispositifs fiscaux au niveau national, certaines collectivités mettent en place des aides à l'achat locales, aux modalités et montants variés»,* indique Jean Terrier. Pour l'instant, ces aides sont notamment proposées par les métropoles de Paris et Grenoble, les régions Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, Pays de la Loire, Normandie, Nouvelle-Aquitaine, Sud et la Vallée de l'Arve. Mais elles devraient se multiplier avec l'accélération de la transition énergétique dans les territoires.

Ils témoignent



Thibaut Bacquet

Responsable QHSE chez Houtch Transports



«Chez Houtch Transports, la COP21 a déclenché une prise de conscience sur la nécessité d'agir pour diminuer l'impact carbone du transport routier. Après un test concluant effectué en 2016 sur quelques véhicules, nous avons converti peu à peu une cinquantaine de poids lourds au GNV. Comme les trois quarts de nos camions font des tournées quotidiennes locales, il n'y a pas de problème d'autonomie. Pour disposer d'un nombre suffisant de points d'avitaillement, nous avons équipé deux de nos sites d'une station GNV et ouvert celle de Saint-Quentin au public. Nos poids lourds viennent y faire le plein en 10 minutes, et croisent parfois les bus de la commune!»



Camille Dusannier

Responsable bioGNV chez Agriopale Services



«Agriopale est spécialisée dans le recyclage et la valorisation de la biomasse. Afin de créer une boucle vertueuse en produisant notamment du GNV à partir de cette biomasse, nous nous sommes associés à LCE (Loire Compost Environnement), qui évolue dans le même secteur d'activité, et à la société d'économie mixte de la communauté d'agglomération Saumur Val de Loire (49). Ensemble, nous avons créé Saumur Énergies vertes, qui a installé un site de méthanisation à Chacé (49) et une station bioGNV à Saumur. Ainsi, le biogaz produit à Chacé à partir de déchets locaux permet d'alimenter en GNV des poids lourds qui viennent faire le plein à Saumur. Parmi eux, les camions dont LCE se sert pour collecter les déchets servant à la méthanisation.»



Pascal Megevand

Codirigeant de Megevand Frères



«Convertir notre flotte de poids lourds au GNV a été une décision stratégique pour l'avenir de notre entreprise. C'est une démarche de longue haleine, mais nous commençons à en récolter les fruits. Cette technologie facile d'utilisation a renforcé notre compétitivité et nous a apporté une sérénité de gestion, car c'est une énergie disponible qui nous permet de piloter nos achats. Ces trois dernières années, nous avons vu le poste budgétaire "énergie" diminuer. Le GNV, et plus encore le bioGNV, nous a également amené de nouveaux clients engagés dans une politique de responsabilité sociale et environnementale, qui optent pour des poids lourds circulant au gaz naturel afin de limiter l'impact carbone de leurs activités.»

6000

POIDS LOURDS environ roulent actuellement au GNV et au bioGNV en France.







EN 2020, LE GNV ÉTAIT N° 1 DES VENTES DE BUS NEUFS

(35,2% de parts de marché), devant le diesel (31%).

Le GNV est **30%** moins cher que le diesel à la pompe.





En images



Une station GNV pleine d’atouts !



La station GNV de Gennevilliers (92) a été inaugurée en février 2021. C’est la première station publique raccordée au réseau de transport de gaz, ce qui la dote d’une alimentation en gaz haute pression. C’est aussi la plus grande station d’avitaillement en GNV et bioGNV de France. Portée par la SEM (société d’économie mixte) Sigeif Mobilités et TotalÉnergies, elle permet d’alimenter tous les véhicules – poids lourds, bennes à ordures ménagères, véhicules légers… – en carburant respectueux de la qualité de l’air. Une implantation particulièrement judicieuse, puisque la station est installée dans le principal port fluvial du pays, aux abords de la zone à faibles émissions de l’agglomération parisienne, qui prévoit l’interdiction du diesel dès 2024.



